

Holder for vehicle door's closure mechanism comprises centering pin, with centering part, compression part, with opening, and bushing.

Patent Number: DE10135030
Publication date: 2002-02-21
Inventor(s): GRAUPP MARTIN (AT); ORNIG ADOLF (AT); KRACHLER GERHARD (AT)
Applicant(s): STEYR DAIMLER PUCH AG (AT)
Requested Patent: DE10135030
Application Number: DE20011035030 20010718
Priority Number(s): AT20000000528U 20000719
IPC Classification: E05F7/04; E05F7/06
EC Classification: E05F5/02A1, E05B15/00A
Equivalents:

Abstract

Either the vehicle door or the bodywork has a centering-pin (11) which is detachably wedged with a compression part (14) on either the vehicle door or bodywork. The centering pin has a conical, pyramid-shaped, truncated-cone-shaped or truncated-pyramid shaped centering part (12) engaging with an opening in the compression part. The compression part is mounted, with restricted movement, in a bushing (13).

Data supplied from the **esp@cenet** database - I2



⑯ BUNDESREPUBLIK

DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

Offenlegungsschrift

⑯ DE 101 35 030 A 1

⑮ Int. Cl.⁷:
E 05 F 7/04
E 05 F 7/06

DE 101 35 030 A 1

⑯ Aktenzeichen: 101 35 030.9
⑯ Anmeldetag: 18. 7. 2001
⑯ Offenlegungstag: 21. 2. 2002

⑯ Unionspriorität:
528/00 19. 07. 2000 AT

⑯ Anmelder:
Steyr-Daimler-Puch Fahrzeugtechnik AG & Co. KG,
Graz, AT

⑯ Vertreter:
v. Füner Ebbinghaus Finck Hano, 81541 München

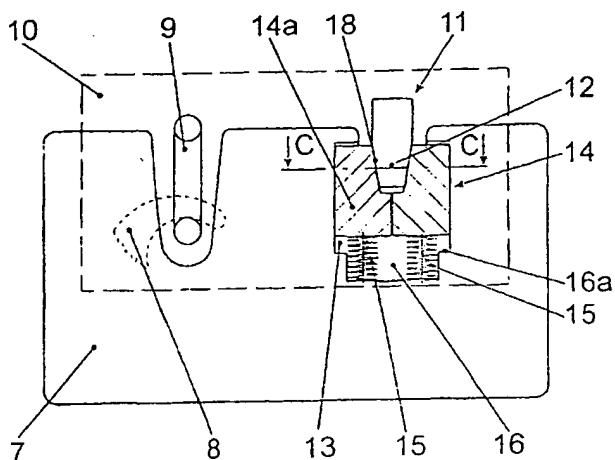
⑯ Erfinder:
Krachler, Gerhard, Fehring, AT; Graupp, Martin,
Dipl.-Ing., Graz, AT; Ornig, Adolf, Unterpremstetten,
AT

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Rechercheantrag gem. Paragraph 43 Abs. 1 Satz PatG ist gestellt

⑯ Halterung für eine Fahrzeugtür eines Kraftfahrzeuges

⑯ Die Halterung für eine Fahrzeugtür eines Kraftfahrzeuges, die mittels eines zwischen der Fahrzeugtür und einem Karosserieteil wirkenden Mechanismus schließbar ist, weist einen entweder an der Fahrzeugtür (1) oder dem Karosserieteil (6) angeordneten Zentrierzapfen (11, 11') auf, welcher beim Schließen der Fahrzeugtür (1) mit einem am anderen Teil angeordneten Verpressteil (14, 14') lösbar verkeilbar ist. Dadurch wird die geschlossene Fahrzeugtür zusätzlich stabilisiert.



DE 101 35 030 A 1

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft eine Halterung für eine Fahrzeuttür eines Kraftfahrzeuges, die mittels eines zwischen der Fahrzeuttür und einem Karosserieteil wirkenden Mechanismus schließbar ist.

[0002] Die Schließmechanismen für Kraftfahrzeuttüren sind im Allgemeinen einfach aufgebaut und umfassen beispielsweise einen Schließbügel, welcher an einem Holm des Karosserieteils befestigt ist und mit einer Drehfalle zusammenwirkt, welche in einem Schlossgehäuse, das im Türkörper untergebracht und beweglich gelagert ist. Beim Schließen der Fahrzeuttür verriegelt die Drehfalle selbsttätig im Schließbügel. Bei Fahrzeugen ohne Dachrahmen, bei Cabriolets, ist die durch diesen Schließmechanismus bewirkte Fixierung der Tür an der Fahrzeugkarosserie oft nicht ausreichend fest genug, um im Fahrbetrieb, insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten, Zitterbewegungen der Fahrzeuttür zu verhindern, die als unangenehm und störend empfunden werden.

[0003] Der Erfindung liegt daher die Aufgabe zu Grunde, sicherzustellen, dass diese Zitterbewegungen nicht mehr oder nur noch in einem sehr geringen Ausmaß auftreten.

[0004] Gelöst wird die gestellte Aufgabe erfundungsgemäß dadurch, dass entweder an der Fahrzeuttür oder dem Karosserieteil ein Zentrierzapfen angeordnet ist, welcher beim Schließen der Fahrzeuttür mit einem am anderen Teil angeordneten Verpressteil lösbar verkeilbar ist.

[0005] Durch diese sehr einfach ausführbare Halterung kann die Fahrzeuttür an der Fahrzeugkarosserie derart fixiert werden, dass die erwähnten Zitterbewegungen nicht mehr oder nur noch in einem sehr geringen Ausmaß auftreten können.

[0006] Bei einer bevorzugten Ausführungsform der Erfindung ist der Zentrierzapfen am Karosserieteil und das Verpressteil ist im Türkörper der Fahrzeuttür angeordnet (Anspruch 2). Gerade diese Anordnung kommt den räumlichen Gegebenheiten eines Kraftfahrzeugs sehr gut entgegen.

[0007] Der Zentrierzapfen ist insbesondere so ausgeführt, dass er ein Zentrierteil aufweist, welches mit einer im Wesentlichen gegengleich ausgeführten Aufnahmöffnung im Verpressteil in Eingriff bringbar ist (Anspruch 3). Diese Ausgestaltung unterstützt ein einwandfreies Einführen des Zentrierzapfens in das Verpressteil beim Schließen der Fahrzeuttür.

[0008] In diesem Zusammenhang ist es ferner von Vorteil, wenn das Zentrierteil kegel-, pyramiden-, kegelstumpf-, pyramidenstumpfförmig oder dergleichen gestaltet ist (Anspruch 4).

[0009] Ein Reibschluss zwischen den einzelnen Bestandteilen der Halterung verhindert wirkungsvoll etwaige Zitterbewegungen. Es ist daher das Verpressteil in einer Buchse begrenzt beweglich gelagert und vom Zentrierzapfen gegen die Buchsenwände pressbar (Anspruch 5).

[0010] Bei einer bevorzugten Ausführungsform der Erfindung ist das Verpressteil einteilig ausgeführt und insbesondere aus einem elastisch verformbaren Material gefertigt (Anspruch 6). Diese Ausführung weist einen besonders einfachen Aufbau auf und gewährleistet in Folge der elastischen Verformbarkeit des Materials für das Verpressteil den Reibschluss zwischen dem Zentrierzapfen und dem Verpressteil sowie zwischen diesem und der Buchse.

[0011] Bei einer weiteren alternativen Ausführungsform der Erfindung ist das Verpressteil mehrteilig ausgeführt, wobei seine Teile gemeinsam die Aufnahmöffnung für das Zentrierteil des Zapfens bilden (Anspruch 7). Bei einer mehrteiligen Ausführung kann auf besonders einfache Weise die erforderliche Beweglichkeit zum Herstellen eines

Reibschlusses sichergestellt werden.

[0012] Ein fester Sitz des Zentrierzapfens im Verpressteil wird gemäß einem weiteren Merkmal der Erfindung dadurch unterstützt, dass das Verpressteil bzw. seine Teile federbeaufschlagt ist bzw. sind. Alternativ dazu kann das Verpressteil über eine drehbar gelagerte, exzentrisch Nocke gegen den Zentrierzapfen drückbar sein (Ansprüche 8 und 9).

[0013] Dabei kann die Nocke über einen Elektromotor betätigbar sein, welcher über den Schließmechanismus der Fahrzeuttür in Betrieb setzbar ist (Ansprüche 10 und 11). Damit kann mit dem Schließen der Fahrzeuttür auf einfache Weise die Nocke automatisch betätigt werden.

[0014] Bei einer weiteren bevorzugten Ausführungsform der Erfindung sind die Bestandteile der Halterung in die Bestandteile des Schließmechanismus eingebaut bzw. integriert (Anspruch 12). Dies vereinfacht erheblich die Montage der Halterung am Fahrzeug, da mit dem Einbau des Schließmechanismus gleichzeitig die Halterung positioniert wird.

[0015] Die erfundungsgemäße Halterung wird insbesondere bei Cabriolets - Kraftfahrzeugen die keinen stabilisierenden Dachrahmen aufweisen - eingesetzt (Anspruch 13).

[0016] Weitere Merkmale, Vorteile und Einzelheiten der Erfindung werden nun anhand der Zeichnung, die in schematischen Darstellungen mehrere Ausführungsbeispiele zeigt, näher beschrieben. Dabei zeigen

[0017] Fig. 1 eine Seitenansicht eines Personenkraftwagens im Bereich der Fahrzeuttür,

[0018] Fig. 2 einen Horizontalschnitt (Schnitt A-A) im Bereich des Schließmechanismus der Fahrzeuttür aus Fig. 1,

[0019] Fig. 3 einen Vertikalschnitt (Schnitt B-B) im Bereich des Schließmechanismus der Fahrzeuttür aus Fig. 1,

[0020] Fig. 3a einen Schnitt (Schnitt C-C aus Fig. 3) durch ein Detail der Ausführungsform gemäß Fig. 2 und 3,

[0021] Fig. 4 einen Vertikalschnitt im Bereich des Schließmechanismus der Fahrzeuttür mit einer zweiten Ausführungsform der Erfindung.

[0022] Fig. 1 zeigt eine Seitenansicht eines Cabriolets mit einer Fahrzeuttür 1, die einen Türkörper 3 und eine Seitenscheibe 4 aufweist, und mit einem zur Fahrzeugkarosserie gehörenden fahrzeugfesten Seitenteil 6. Die Fahrzeuttür 1 ist an der Fahrzeugkarosserie über angedeutete Scharniere 2 angelenkt. Ebenfalls angedeutet ist in dieser Zeichnungsfür der von außen bei geschlossener Fahrzeuttür 1 nicht sichtbare Schließmechanismus 5, der die Aufgabe hat, die geschlossene Fahrzeuttür 1 am Seitenteil 6 der Fahrzeugkarosserie zu fixieren.

[0023] Der Schließmechanismus 5 weist Bestandteile auf, die an der Fahrzeuttür, und Bestandteile, die am Seitenteil 6 angeordnet sind. Wie der in Fig. 2 dargestellte Horizontalschnitt und der in Fig. 3 dargestellte Vertikalschnitt zeigen, gehören zu den an der Fahrzeuttür 1 angeordneten Bestandteilen des Schließmechanismus 5 ein im Inneren des Türkörpers 3 festgestigtes Schlossgehäuse 7 und eine im Schlossgehäuse 7 in bekannter Weise beweglich gelagerte Drehfalle 8.

[0024] Die Drehfalle 8 wirkt mit einem Schließbügel 9 zusammen, welcher auf einer Schließbügelleiste 10 befestigt ist, die ihrerseits mit dem Seitenteil 6 des Fahrzeugs fest verbunden ist. Beim Schließen der Fahrzeuttür 1 verrastet die bewegliche Drehfalle 8 selbsttätig im Schließbügel 9, beim Öffnen der Tür, beispielsweise durch ein Betätigen eines an der Außenseite der Fahrzeuttür 1 befindlichen Griffstücks oder dergleichen, wird die Drehfalle 8 zurück bewegt. Dies entspricht dem bei Fahrzeuttüren üblichen Mechanismus bzw. der üblichen Funktion.

[0025] Insbesondere bei Cabriolets, demnach bei Fahrzeugen ohne Dachrahmen, ist die durch diesen Mechanismus

gegebene Fixierung der Fahrzeugtür 1 an der Fahrzeugkarosserie im Fahrbetrieb, insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten, oft nicht ausreichend fest genug, um Zitterbewegungen der Fahrzeugtür zu verhindern. Durch die gemäß der Erfahrung vorgeschlagene Halterung wird das Auftreten dieser Zitterbewegungen zumindest weitgehend verhindert.

[0025] Bei der in Fig. 2 und 3 gezeigten Ausführungsform umfasst die Halterung einen an der Schließbügelplatte 10 befestigten Zapfen 11, der, wie Fig. 2 zeigt, L-förmig bzw. hakenförmig ausgeführt ist. Wie es aus Fig. 3 und aus Fig. 3a ersichtlich ist, weist der Zapfen 11 ein pyramidenstumpfförmig ausgeführtes, vierseitiges Zentrierteil 12 auf, welches beim Schließen der Fahrzeugtür 1 in einem Verpressteil 14, das an der Fahrzeugtür 1 angeordnet ist, verkeilbar ist. Das Verpressteil 14 besteht bei dieser Ausführungsform aus vier Keilen 14a, die in einer im Schlossgehäuse 7 vorgesehenen Aufnahmebuchse 13 gelagert sind. Bei der dargestellten Ausführungsform ist die einseitig offene Aufnahmebuchse 13 quaderförmig gestaltet und nimmt die jeweils im Wesentlichen als dreiseitige Prismen gestalteten Keile 14a, die gemeinsam im Wesentlichen die Quaderform der Buchse 13 nachbilden, auf. Die Keile 14a sind innerhalb der Buchse 13 gegen die Kraft von Federn 15, wobei für jeden Keil 14a eine Feder 15 vorgesehen ist, in horizontaler Richtung beweglich. Die Federn 15 stützen sich einerseits am Boden einer am innenseitigen Endbereich der Buchse 13 gebildeten Aufnahme 16 ab, deren Durchmesser geringer ist als der Durchmesser der Buchse 13, sodass zwischen der Aufnahme 16 und der Buchse 13 ein Absatz 16a zur Begrenzung der Bewegung der Keile 14a innerhalb der Buchse 13 gebildet ist. Ein nach innen vorspringender, die Öffnung der Buchse 13 umlaufender Randbereich bildet innenseitig die zweite Begrenzung für den Bewegungsspielraum der Keile 14a. Jeder Keil 14a ist mit einer abgeschrägten Keilfläche 18 versehen, derart, dass die Keilflächen 18 der vier Keile 14a zwischen sich eine mittige, zum Zentrierteil 12 des Zapfens 11 korrespondierend ausgestaltete Aufnahmehölfnung 20 bilden. Die Keile 14a sind somit bezüglich ihrer Ausgestaltung auf den Zapfen 11 und die Buchse 13 abgestimmt.

[0026] Beim Schließen der Fahrzeugtür 1 erfolgt nun nicht nur ein Eingriff der Drehfalle 8 im Schließbügel 9 sondern es wird auch der Zapfen 11 mit seinem Zentrierteil 12 in die zwischen den Keilflächen 18 gebildete Aufnahmehölfnung 20 hineingeführt. Die Seitenflächen des Zentrierteils 12 drücken dabei auf die Flächen 18 und beaufschlagen dadurch die Keile 14a innerhalb der Buchse 13 gegen die Kraft der Federn 15. Das resultiert in einer Verkeilung bzw. einem Reibschluss zwischen den äußeren Flächen der Keile 14a und den Wänden der Buchse 13 und auch zwischen den Seitenflächen des Zentrierteils 12 und den Keilflächen 18 der Keile 14a. Die Beweglichkeit der Keile 14a lässt dabei auch den zum Zentrieren des Zapfens 11 gegebenenfalls erforderlichen Toleranzausgleich zu.

[0027] Der in Fig. 4 dargestellten Schließmechanismus stimmt mit jenem Fig. 2 und 3 überein und umfasst daher die am Karosserieteile 6 befestigte Schließbügelplatte 10, die mit dem Schließbügel 9 versehen ist, und das in der Fahrzeugtür 1 untergebrachte bzw. befestigte Schlossgehäuse 7, wo die Drehfalle 8 beweglich bzw. schwenkbar gelagert ist. Die in dieser Zeichnungfigur dargestellte Ausführungsform einer Halterung weist ebenfalls eine im Schlossgehäuse 7 vorgehende Buchse 13' auf, die in Übereinstimmung mit jener gemäß dem vorgehenden Ausführungsbeispiel quaderförmig gestaltet sein kann. Innerhalb der Buchse 13' ist ein hier einteiliges Verpressteil 14' beweglich gelagert, welches aus einem elastisch verformbaren Material, beispielsweise aus Gummi oder einem Kunststoff, be-

steht und, zur Verbesserung seiner Verformbarkeit, mit nicht gezeigten Einschnitten oder dergleichen versehen sein kann. Das Verpressteil 14' ist mit einer mittigen Öffnung 20' versehen, deren Begrenzungswand der Mantel eines Kegelstumpfes ist. In diese Aufnahmehölfnung 20' wird beim Schließen der Fahrzeugtür 1 ein Zentrierteil 12' eines Zapfens 11' eingeführt. Der Zapfen 11' kann, wie bei der Ausführungsform gemäß Fig. 2 und 3 als im Wesentlichen L-förmiges Bauteil ausgestaltet sein und auf der Schließbügelplatte 10 befestigt sein. Das Zentrierteil 12' ist als Gegenstück zur Aufnahmehölfnung 20' und somit kegelstumpfförmig gestaltet. An seiner Innenseite ist das Verpressteil 14' von einer im Schlossgehäuse 7 exzentrisch drehbar gelagerten Nocke 23 beaufschlagbar. Die Nocke 23 wird insbesondere über einen Elektromotor, der nicht dargestellt ist, betätigt und der beispielsweise über einen von der Drehfalle 8 betätigten Schalter 25 betrieben wird, sodass die Nocke 23 nach dem Schließen der Tür verdreht wird und das Verpressteil 14' sowohl auf dem eingeführten Zapfen 11' als auch gegen die Innenwände der Buchse 13' drückt. Auch hier stellt sich ein Reibschluss zwischen dem Verpressteil 14' und dem Zapfen 11' sowie zwischen dem Verpressteil 14' und den Innenwänden der Buchse 13' ein.

[0028] Die Erfahrung ist auf die dargestellten Ausführungsbeispiele nicht eingeschränkt. So ist es beispielsweise möglich, die Buchse abweichend, beispielsweise zylindrisch, zu gestalten. Die Aufnahmehölfnung für den Zapfen sowie das Zentrierteil des Zapfens können ebenfalls anders ausgeführt werden. Es ist ferner möglich, an Stelle von vier Keilen etwa zwei oder drei Keile vorzusehen. In jedem Fall ist das Verpressteil auf den Zentrierzapfen und die Buchse entsprechend abzustimmen. Es ist auch möglich, den Zentrierzapfen an der Fahrzeugtür und die Buchse mit dem Verpressteil am Karosserieteile anzurorden.

[0029] Gemäß einer weiteren, nicht dargestellten Ausführungsform kann vorgesehen werden, die Buchse und/oder den Zapfen an gesonderten, am betreffenden Fahrzeugteil zu befestigenden Teilen, beispielsweise einem Buchsengehäuse und einer Befestigungsplatte oder dergleichen für den Zapfen, anzurorden.

Patentansprüche

1. Halterung für eine Fahrzeugtür eines Kraftfahrzeugs, die mittels eines zwischen der Fahrzeugtür und einem Karosserieteile wirkenden Mechanismus schließbar ist, dadurch gekennzeichnet, dass entweder an der Fahrzeugtür (1) oder dem Karosserieteile (6) ein Zentrierzapfen (11, 11') angeordnet ist, welcher beim Schließen der Fahrzeugtür (1) mit einem am anderen Teil angeordneten Verpressteil (14, 14') lösbar verkeilbar ist.
2. Halterung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der Zentrierzapfen (11, 11') am Karosserieteile (16) und das Verpressteil (14, 14') im Türkörper (3) der Fahrzeugtür (1) angeordnet sind.
3. Halterung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass der Zentrierzapfen (11, 11') ein Zentrierteil (12, 12') aufweist, welches mit einer im Wesentlichen gegengleich ausgeführten Aufnahmehölfnung (20, 20') im Verpressteil (14, 14') in Eingriff bringbar ist.
4. Halterung nach Anspruch 1 oder 3, dadurch gekennzeichnet, dass das Zentrierteil (12, 12') kegel-, pyramiden-, kegelstumpf-, pyramidenstumpfförmig oder dergleichen gestaltet ist.
5. Halterung nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass das Verpressteil (14, 14') in einer Buchse (13, 13') begrenzt beweglich gelagert ist

und vom Zentrierzapfen (11, 11') gegen die Buchsenwände pressbar ist.

6. Halterung nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass das Verpressteil (14') einheitig ausgeführt ist und insbesondere aus einem elastisch verformbaren Material besteht. 5

7. Halterung nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass das Verpressteil (14) mehrteilig ausgeführt ist, wobei seine Teile (14a) gemeinsam die Aufnahmeöffnung (20) für das Zentrierteil (12) des Zapfens (11) bilden. 10

8. Halterung nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, dass das Verpressteil (14) bzw. seine Teile (14a) federbeaufschlagt ist bzw. sind. 15

9. Halterung nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, dass das Verpressteil (14') über eine drehbar gelagerte, exzentrische Nocke (23) gegen den Zentrierzapfen (11') drückbar ist. 20

10. Halterung nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, dass die Nocke (23) über einen Elektromotor betätigbar ist. 25

11. Halterung nach Anspruch 9 oder 10, dadurch gekennzeichnet, dass der Elektromotor über den Schließmechanismus der Fahrzeugtür (1) betätigbar ist.

12. Halterung nach einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, dass seine Bestandteile in Bestandteile des Schließmechanismus eingebaut bzw. integriert sind. 25

Hierzu 3 Seite(n) Zeichnungen

30

35

40

45

50

55

60

65

- Leerseite -

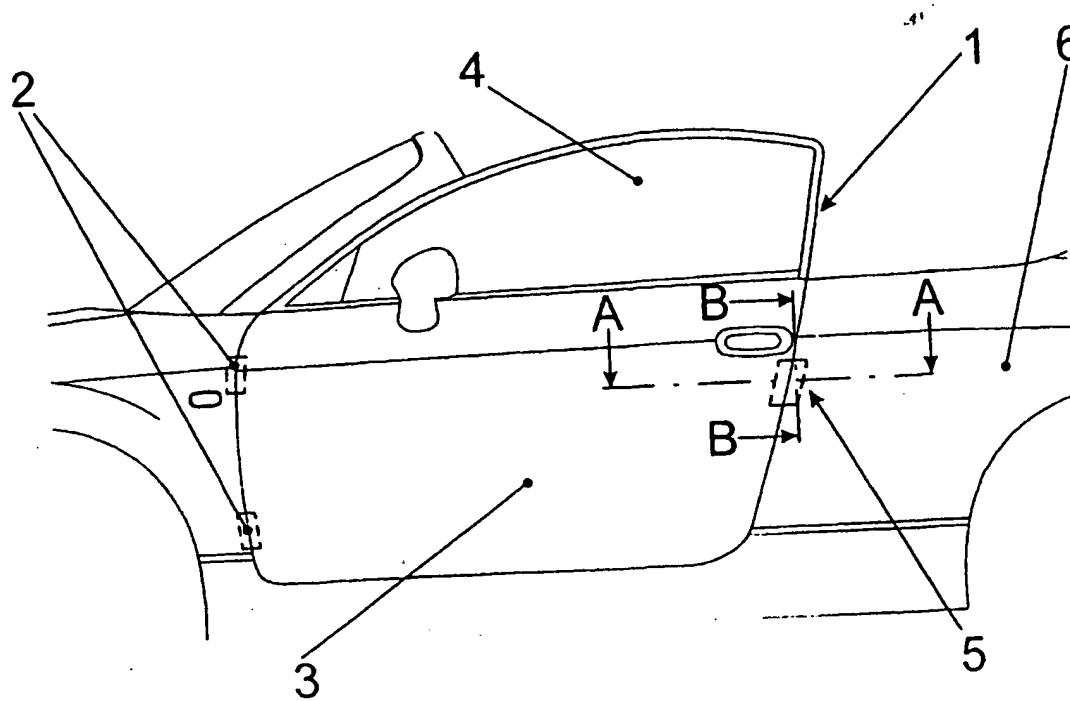


Fig. 1

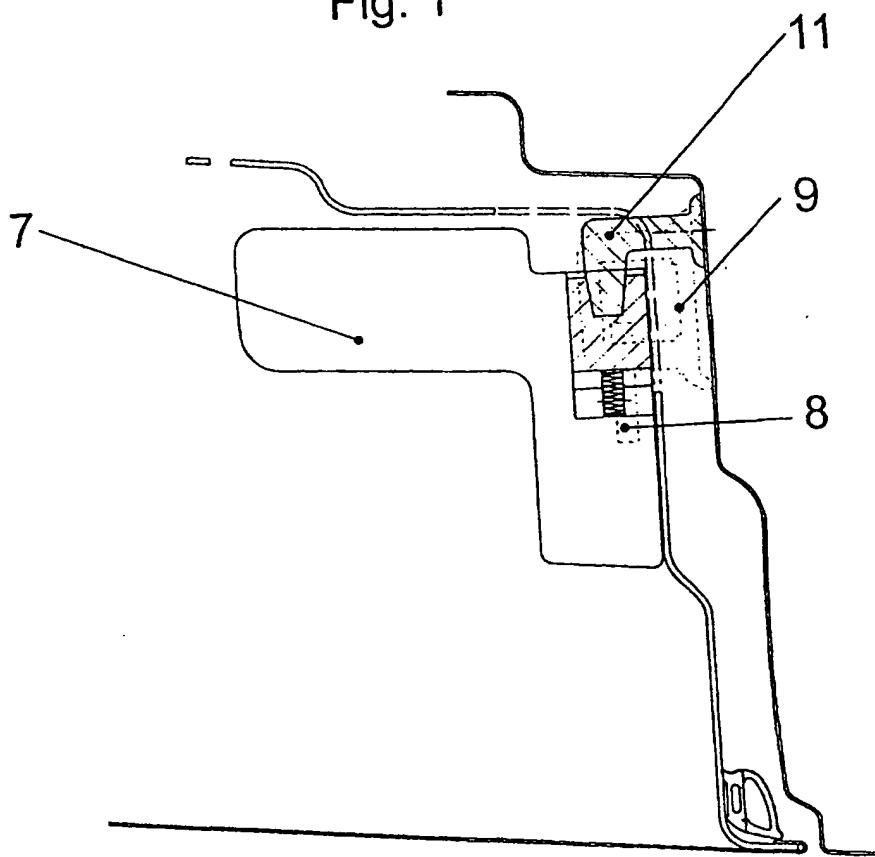


Fig. 2

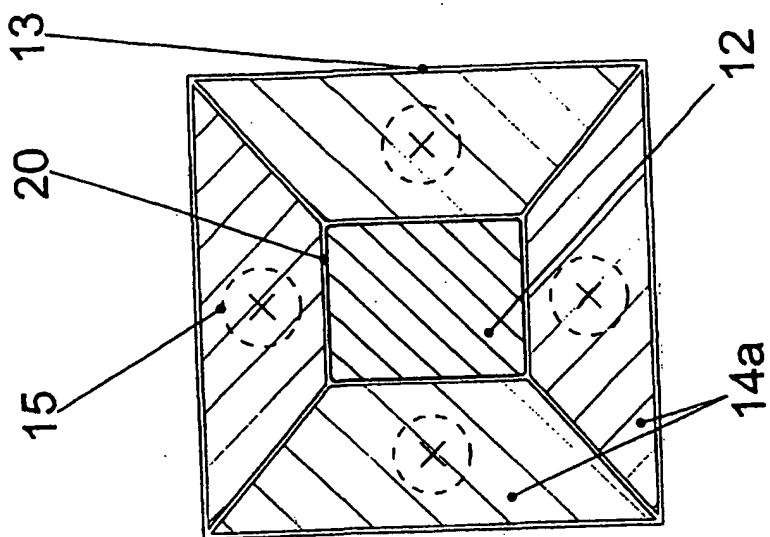


Fig. 3a

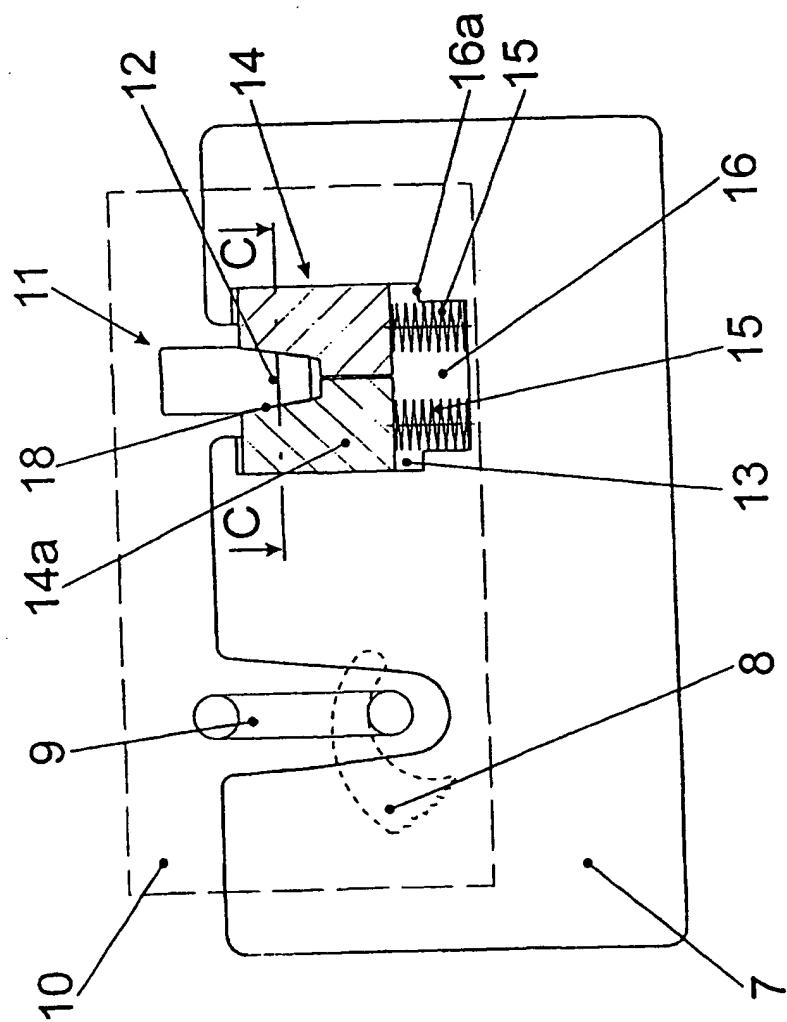


Fig. 3

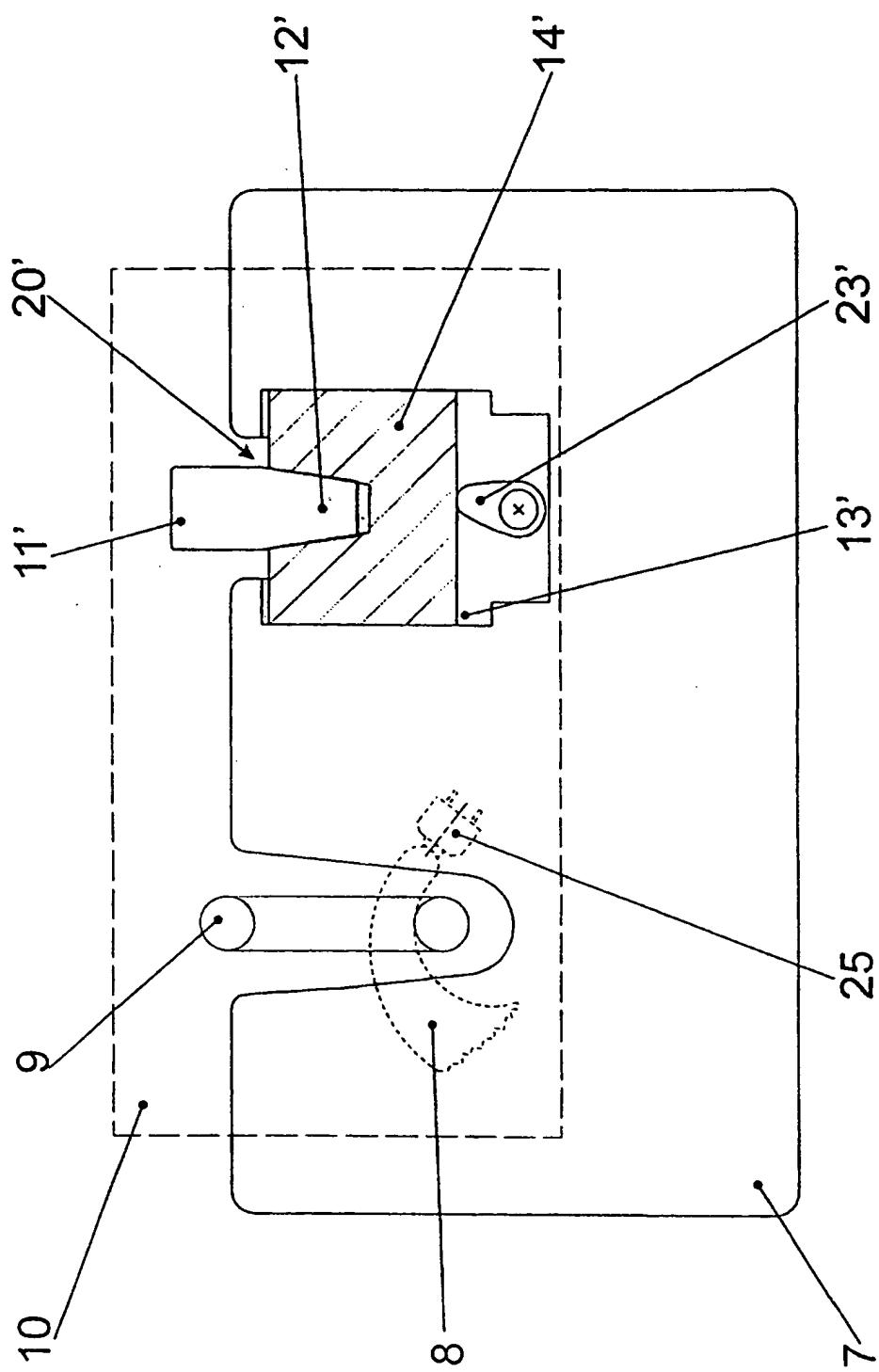


Fig. 4